

## COMPONDO A ARENA POLÍTICA DE TURISMO A PARTIR DO TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS DE NATAL – RN

**FRANCISCO XAVIER DA SILVA JÚNIOR<sup>1</sup>**

[0000-0002-2577-0963](tel:0000-0002-2577-0963)

**WILKER RICARDO DE MENDONÇA NÓBREGA<sup>2</sup>**

[0000-0002-1628-3493](tel:0000-0002-1628-3493)

Recebido em DD.MM.AAAA (Para preenchimento da CULTUR)

Aprovado em DD.MM.AAAA

### Resumo

A utilização do turismo enquanto ferramenta de reavivamento de centros históricos tem se tornado uma alternativa para as capitais brasileiras. Dentre os equipamentos disponíveis para impulsionamento do turismo nos centros históricos, os portos emergiram como alternativa as novas demandas por possuírem ligações históricas com as cidades. Com a Copa FIFA 2014, as cidades de Natal, Salvador, Fortaleza e Recife receberam a implantação dos Terminais Marítimos de Passageiros (TMPs), em seus portos. Os TMPs surgiram para proporcionar uma nova dinâmica ao turismo e centros históricos, abrangendo para além do trânsito de passageiros. O foco dessa análise centra-se no bairro da Ribeira e em específico o TMP do Porto de Natal. Assim, o objetivo desta pesquisa foi compreender o lugar do turismo na constituição da(s) arena(s) política(s) definida(s) para construção e operacionalidade do TMP do Porto de Natal, considerando sua conexão com o bairro da Ribeira. A técnica de análise utilizada foi a aplicação da teoria de Offe (1981, 1984a, 1984b). Como resultado, entendeu-se que é necessário transcender o entendimento de turismo por parte do poder público, devendo encará-lo como um fenômeno complexo e dinâmico que abarca diversos agentes no processo de planejamento e execução. Bem como, os agentes que foram envolvidos nas arenas do TMP encontraram-se aleatórios no campo, com poucas conexões, porém com ideologias aproximadas. Concluiu-se que, com impacto do processo de desvalia do bairro da Ribeira, se averiguou que o TMP se encontra isolado na dinâmica do bairro, enfraquecendo a retomada da relação porto-cidade a partir do turismo.

**Palavras-chave:** Arena Política. Terminal Marítimo de Passageiros. Natal. Ribeira.

### COMPOSING THE TOURISM POLITICAL ARENA FROM THE MARITIME

<sup>1</sup> Doutorando, Mestre e Bacharel em Turismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Brasil. [xaviersilva2@gmail.com](mailto:xaviersilva2@gmail.com)

<sup>2</sup> Doutor em Ciências do Desenvolvimento Socioambiental pela Universidade Federal do Pará e Professor do Departamento de Turismo e do Programa de Pós-Graduação em Turismo da Universidade Federal do RioGrande do Norte, Brasil. [wilker.nobrega@ufrn.br](mailto:wilker.nobrega@ufrn.br)

# PASSENGER TERMINAL OF NATAL – RN

## Abstract

The using of tourism as a tool for revitalizing historic centers has emerged as an alternative for Brazilian capitals. Among the available resources for boosting tourism in historic centers, ports have emerged as an option due to their historical ties with the cities. With the FIFA World Cup 2014, the cities of Natal, Salvador, Fortaleza, and Recife witnessed the establishment of Passenger Maritime Terminals (PMTs) at their ports. These PMTs were introduced to inject a new dynamic into tourism and historic centers, encompassing more than just passenger transit. This analysis focuses on the Ribeira neighborhood, specifically the PMT at the Port of Natal. Therefore, the objective of this paper was to comprehend the role of tourism in shaping the political arenas defined for the construction and operation of the PMT at the Port of Natal, considering its association with the Ribeira neighborhood. The analytical approach employed involved the application of Offe's theory (1981, 1984a, 1984b). As a result, it became apparent that there is a need to move beyond the government's understanding of tourism and perceive it as a multifaceted and dynamic phenomenon involving various stakeholders in the planning and execution process. Additionally, it was found that the agents engaged in the PMT arenas were disparate in the field with limited connections but similar ideologies. It was concluded that due to the impact of the devaluation process of the Ribeira neighborhood, the PMT remains isolated within the neighborhood dynamics, hindering the resurgence of the port-city relationship through tourism.

**Keywords:** Political Arena. Maritime Passenger Terminal. Natal. Ribeira.

## 1. INTRODUÇÃO

Alinhado às políticas de revitalização urbana e com o advento da Copa FIFA 2014, as cidades de Natal, Salvador, Fortaleza e Recife no nordeste brasileiro receberam a implantação dos Terminais Marítimos de Passageiros (TMPs), em seus portos. Essa política foi uma iniciativa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC Copa 2014) e foi realizado pelo atual Ministério de Portos e Aeroportos em parceria com o Ministério do Turismo, Ministério do Esporte e Ministério da Infraestrutura, tendo por objetivo garantir leitos em navios para mundial de futebol masculino e como legado, atender a uma demanda turística que chegaria as cidades por via marítima (BRASIL, 2011).

Idealizados em arenas políticas pré-determinadas, os TMPs surgiram para atender as expectativas de dinamização dos centros históricos dessas cidades em virtude dos passageiros em trânsito, considerando que os portos estão localizados nos ou próximos

aos centros históricos, perfazendo em suas dinâmicas urbanas uma nova ou renovada lógica do uso turístico para estimular economicamente essas áreas.

No que se refere a movimentação de passageiros nos TMPs nordestinos, o TMP do Recife movimentou na temporada (2019-2020) um total de 6.311 embarques, 6.021 desembarques e 14.616 passageiros em trânsito. Desde 2014, o TMP de Fortaleza recebeu 42 embarcações náuticas e uma média de 63,5 mil turistas. Em Salvador, o TMP entre 2019 e 2020, recebeu 135.775 passageiros em trânsito, 10.186 embarques e 10.371 desembarques, sendo o maior destaque da região Nordeste. Já em Natal, o número foi desafiador, pois em 2016 havia recebido oito cruzeiros com uma média de 400 a 800 passageiros por embarcação, superando o ano de 2015 e de 2017 que recebeu apenas três.

O TMP do Porto de Natal é uma obra intrínseca ao turismo que ao mesmo tempo tenta propiciar uma nova dinamicidade na Ribeira pela sua suposta magnitude operacional de fluxo de passageiros, uma vez que de acordo com Tavares (2013, p. 37), o TMP natalense:

Será o catalisador da revitalização do bairro da Ribeira, contribuindo para a integração Porto – malha urbana e, assim, colaborando com o desenvolvimento econômico e social do estado do Rio Grande do Norte. Além de exercer importância histórica, já que o bairro da Ribeira se expandiu a partir do porto, possui importância econômica para o bairro e para a cidade do Natal.

O turismo, encarado como um motor de desenvolvimento econômico e ferramenta para ocupação dos espaços, ganhou notoriedade nesta relação em virtude das práticas comerciais que podem ocorrer devido a demanda de turistas em movimento. Assim, a depender das articulações das arenas políticas e do contexto social da relação portocidade, as práticas comerciais em zonas portuárias podem sofrer alterações para atender demandas específicas da gestão pública e/ou mercado, dando novas ênfases, sobretudo, aos centros históricos, como ocorreu com a zona portuária brasileira do Rio de Janeiro e Salvador, Málaga na Espanha e Buenos Aires na Argentina.

As arenas políticas que, geralmente, estão atreladas em velhas soluções para novos problemas, acabam por gerar uma crise na delimitação de políticas públicas e conseqüentemente no envolvimento desequilibrado dos indivíduos que compõem esses espaços, dificultando a concepção de um consenso frente aos interesses individuais. A

considerar pelo prisma de análise, pode-se tomar arena política por meio do sistema partidário, por influenciadores, por espaços de poder ou por arenas decisórias, por exemplo.

Offe (1981) define três arenas políticas que podem ser abordadas e analisadas no contexto pretendido, sendo a primeira arena dos processos políticos; a segunda arena de produção e distribuição do poder político na sociedade; e, a terceira arena tornando-se a que busca mudar a realidade social, ou seja, aquela onde se reverbera em políticas públicas que objetivam a solução de um problema. Partindo desse cenário de envolvimento entre turismo, política e relação porto-cidade, o objetivo desta pesquisa foi compreender o lugar do turismo na constituição da(s) arena(s) política(s) definida(s) para construção e operacionalidade do TMP do Porto de Natal – RN.

O TMP foi implantado na cidade a partir de uma política pública interconectada com vários pontos de interesse (urbano, turístico, portuário), que objetivou a atuação e dinamização não somente das atividades portuárias, mas também dos arredores que o cerca, em especial a dinâmica do bairro da Ribeira, considerado possuidor de parte do acervo histórico edificado de Natal. Nesse contexto, a discussão teórica sobre política pública tomou forma no tópico que segue e será expandida para as narrativas teóricas sobre arenas políticas. Nos tópicos seguintes ao teórico, apresentou-se a metodologia, os resultados e as considerações finais.

## **2. REVISÃO DA LITERATURA**

### **2.1 Formulação de políticas públicas no contexto do turismo**

Na formulação de políticas públicas há um cenário de intervenções por meio das partes interessadas em um processo cíclico de influenciar o pensamento e comportamento de outros participantes para a tomada de decisão. Isso ocorre pois, segundo Susskind (2006), alguns indivíduos que compõem a arena política tentam mudar o pensamento dos demais integrantes com base em argumentos ou evidências para que se tenha ganhos mútuos, negociação ou construção de um consenso. Novas abordagens teóricas, portanto, tem possibilitado explicar a formulação de políticas públicas por intermédio das arenas políticas que exigem a negociação constante entre os agentes que possuem poder de voto ou decisório (LOUREIRO; SANTOS; GOMIDE, 2011).

Em diferentes níveis de governo, a política pública é desenvolvida e aplicada para proporcionar o bem-estar social. De caráter setorial ou intersetorial, essas políticas buscam uma efetividade satisfatória perante o problema que foi posto pela/para sociedade, à solução (GONZÁLEZ, 2011). Entendendo o contexto em que o Estado é responsável por diversas esferas da sociedade e que como forma de aproximação e regulação social utiliza-se da política pública para efetivação ou não de suas ações, Dye (2013, p. 3), argumenta que a política pública “é o que o Estado escolhe fazer ou não fazer”.

Kraft e Scott (2018), salientam que a política pública não é feita sem conexões, logo as formulações de arenas e ligações de interesses são habituais, pois consideram que diante dos problemas enfrentados pela sociedade, sendo esses problemas as condições em que a população considera inaceitável que perpetue como está e que, portanto, necessita de intervenção – é a definição de política pública.

Nesse sentido, cada sistema político dispõe de um raio de ação definido que determina quais os materiais e objetos que podem se tornar parte de uma política pública (OFFE, 1984b) e com esse contexto, a ciência política é uma peça fundamental para compreender o turismo, pois proporciona conceitos e instrumentos metodológicos que enriquecem notavelmente a compreensão do fenômeno (SCHENKEL; GARCÍA, 2015), principalmente ao tomar o turismo como um fenômeno complexo de estudo que envolve relações sociais distintas, fatores econômicos, culturais, geográficos, interpessoais e geopolíticos.

É notório que o turismo recebe notoriedade pública quando deixa de ser uma ação meramente exclusiva das classes abastadas e passa ser mais democrático, considerando o contexto das melhorias da qualidade do trabalho, tempo de lazer e transportes (SCHENKEL, 2019). O contínuo avanço do turismo fez com que o Estado passasse a considerá-lo na agenda pública como alvo de oportunidade para o desenvolvimento, primordialmente na esfera econômica (FERNANDÉZ MIRANDA, 2011).

Spiller e Tommasi (2003) inferem que outras questões políticas se tornam passíveis ao debate, pois são transversais e carregadas por similares manipulações, modificações e erosões dos procedimentos que competem aos agentes. Por esse prisma, pode-se compreender que as reformas neoliberais compactadas na sociedade pós-moderna propuseram significativas transformações nas agendas públicas e nos agentes sociais que compõem uma arena política (ROSSI; SILVA, 2018), e o turismo considerado uma atividade

moderna e de revigor econômico, entrou na pauta política para que o Estado impusesse ordenamento, dando orientações de como e aonde fazer acontecer o turismo.

Compreendendo o turismo apenas como um produtor de novos usos ao território por viabilidade econômica, o Estado filtrou o turismo em uma relação de consumo e conflito, em um processo que envolve sociedade, poder público, iniciativa privada, meio ambiente e o turista. Pensar o turismo apenas na perspectiva econômica é limitar as análises que podem ser feitas sobre o fenômeno acerca de suas ramificações na sociedade pós-modernista (ZHANG; YAN, 2009).

Frente a essa complexidade, pensar e efetivar políticas em turismo se tornaram necessárias para a regulamentação e minimização dos impactos gerados de seu desenvolvimento desenfreado em diversos campos onde o turismo pode atuar. Por se tratar de um fenômeno interdisciplinar, a política pública em turismo, em virtude das suas necessárias conexões com outros setores socioeconômicos, depende de uma série de fatores para sua implementação (GONZÁLEZ, 2011), escalonando o turismo enquanto uma ferramenta que perpassa por outros debates públicos como a segurança, meio ambiente e urbanismo.

Há uma percepção de que a pesquisa de política pública em turismo, por estar dependente de uma proposição maior, não é tão valorizada quanto as abordagens de outras disciplinas, pois geralmente não abarca os benefícios diretos e concentrados para a comunidade local, não mudando a realidade daqueles que lá vivem em detrimento do apelo ao desenvolvimento econômico para as grandes empresas promotoras do turismo (KERR, 2003). Portanto, para Schenkel (2019, p. 133), a política em turismo é a “atuação da ação pública em relação ao turismo”. Hall (2010) entende a política pública em turismo como o que o Estado faz ou não faz em relação ao turismo. Já para Edgell *et al.* (2008), entendem a política em turismo como um traço evolutivo de ações, orientações, metas, objetivos e procedimentos que representam a melhor maneira de cumprir com o planejamento e desenvolvimento do turismo em uma nação.

Nessa lógica, o Estado na tentativa de organizar e planejar as ações do mercado sobre o turismo toma para si a formulação de diretrizes e permissões que concedem os usos dos espaços para o mercado a fim de desenvolvê-los economicamente e, por vezes, não visualizando as problemáticas geradas pelo uso desordenado. O objetivo da política pública em turismo na organização e planejamento dos destinos para uso turístico, em consórcio

com demais políticas como educação, lazer, saúde e segurança, por exemplo, supostamente deve oportunizar um contexto saudável e responsável de desenvolvimento para os envolvidos e afetados pela política pública e conseqüentemente manutenção contínua do planejamento dos destinos turísticos, assegurando uma melhor viver e experienciar para residentes e turistas (EDGELL; DAVID, 1990).

No contexto dos destinos turísticos urbanos, o turismo emergiu como uma potência econômica para as cidades, oportunizando o crescimento e desenvolvimento de zonas turísticas. Com o propósito de melhoria na qualidade de vida por parte da população, os centros históricos foram enxergados como zonas possivelmente mais competitivas no cenário da urbe e, sobretudo, com o intuito de preservar/conservar o patrimônio histórico-cultural, tem-se visto no Brasil uma interferência que dá destaque a revitalização urbana (SILVA; FERETTI; SETTE, 2008) para o uso turístico, em especial, nas cidades costeiras.

Mesmo assumindo diferentes facetas nos Estados Unidos, Europa e América Latina, o conceito de revitalização converge-se em todos os cenários, pois é vinculado a concepção de desenvolvimento com base no fortalecimento de atividades econômicas que gerem lucro tornando o centro histórico um espaço urbano competitivo (BIDOU-ZACHARIASEN, 2006), recaindo sobre o conceito de capitalização do centro histórico para atender demandas de mercado.

Nesse enquadramento de processos que envolvem modelos de intervenção urbanística, as políticas públicas de revitalização urbana dialogam com as políticas em turismo como pode ser observado nos Planos Nacionais de Turismo do Brasil, pois podem servir para dinamizar zonas da cidade consideradas obsoletas, para proporcionar novos usos com fins econômicos, permitindo intervenções que melhorem a qualidade de vida, proporcionem ocupação de espaços vazios e intensifiquem a mistura de usos (DEL RIO, 2001).

No discurso de desenvolvimento econômico aliado ao estilo de vida pós-moderna focado no consumo e voltado exclusivamente aos interesses do domínio capitalista, a política pública de revitalização de centro histórico e de turismo, trazem à tona uma retomada de aspectos encantadores da zona urbana afetada, removendo fatores indesejáveis que não combinam com a nova proposição de espaço, como o abandono e a violência (SILVA, FERETTI; SETTE, 2008), pois muitas das críticas ao turismo em zonas

urbanas são tecidas à sua concentração em uma área limitada da cidade ocasionando um uso intensivo de serviços e instalações (BARRERA-FERNÁNDEZ; BUJALANCE; SCALICI, 2019).

Cabe compreender onde e como essas políticas são interconectadas e quais agentes as propõem, oportunizando as características das ações que são tomadas por sua justificativa de implementação. Entendendo que a formulação de uma política pública perpassa por diferentes interesses, a constituição de uma ou mais arenas políticas manifestam-se com o intuito de compreender o cerne da problemática em questão.

## 2.2 Narrativas teóricas sobre arenas políticas

As arenas políticas podem ser pesquisadas por diferentes perspectivas. Na teoria estruturalista, o conceito foi construído nos ambientes organizacionais. Para Etzioni (1974, p. 68) os teóricos estruturalistas “veem a organização como uma unidade social grande e complexa, onde interagem muitos grupos sociais”, e que em detrimento desse cenário as organizações seriam atravessadas de conflitos. Esses conflitos existentes em uma organização derivam dos interesses pessoais e/ou de grupos pré-definidos que dão origem às negociações e a outros mecanismos de formação de alianças e barganhas, por vezes recíprocas, que desenham à vida nesses ambientes (MORGAN, 2002). Essas alianças podem ser denominadas de arenas.

As arenas podem assumir um caráter civil, decisório, político, entre outros formatos, podendo haver interações entre elas, isto é, a arena política, por exemplo, pode ser uma arena decisória. A diversidade é um tema presente nas arenas, pois é dela que procedem as demandas e proposições, porém o fator ‘diversidade’ tanto de representações, como de ideias e ideologias são motivos para a criação de alianças, desavenças e imposição de anseios próprios ou coletivos, gerando os conflitos.

Baseado nos conflitos, na intensidade das relações entre os indivíduos, difusão das informações e duração dos conflitos, Mintzberg (1985) traçou quatro formas de arenas políticas. A primeira arena é a *confrontation*, que é caracterizada por conflitos internos e breves. A segunda trata-se da *shaky alliance*, que é definida por conflitos moderados e possivelmente duradouros. A terceira arena é a *politicized organization*, que se refere aos



conflitos comedidos e apoiados artificialmente pelos envolvidos. E, a última arena é a *complete political arena*, evidenciada por um conflito intenso e profundo.

Os conflitos são geradores de alianças e, por isso, motivam os agentes a se posicionarem em uma arena. Também pode-se formar uma arena política por meio do sistema partidário, ou seja, pelo conjunto de mecanismos e formas políticas no contexto social que definem alianças, ferramentas e ações para o desenvolvimento de programas eleitorais visando às eleições (CARNEIRO; ALMEIDA, 2008; LIMA *et al.*, 2018). Somado a perspectiva de um ambiente amplo de discussão em alusão à democracia e ao pensar na arena como um espaço democrático de debate e construção de políticas públicas, Nóbrega (2012, p. 237) apontou que:

Paralelamente aos instrumentos formais da democracia representativa, surgem novos mecanismos de responsabilização que enfatizam a participação dos cidadãos no processo de tomada de decisão das políticas públicas, isto é, a construção de arenas públicas onde as chamadas instituições híbridas podem viabilizar uma aproximação e participação dos cidadãos acerca do controle social e dos serviços públicos em geral.

Apesar desse cenário teórico diverso de construção de arenas políticas e caminhos para soluções dos conflitos que surgem mediante ao desenvolvimento dos debates, Randolph (2015) enfatizou que se cria a falsa impressão de que conhecemos os nossos problemas sociais e que o que falta é apenas uma “gerência” eficiente – a crença fundamental de toda visão tecnocrática do mundo – quando, na verdade, sequer se sabe do que se está falando. Nessa lógica, Offe (1984b) considerou que o aparelhamento do Estado é um instrumento da classe dominante, pois esta classe utiliza-se do conjunto estatal para desencadear por meio dele interesses comuns, dando a ênfase de que a arena política se articula sob princípios próprios dominantes de quem as formula, isto é, excluindo e incluindo perante os benefícios pessoais ou coletivos gerados pela composição da arena.

Refletindo sobre o Estado social na perspectiva das relações de trabalho na sociedade capitalista democrática, que está envolta da concepção de políticas públicas para sanar problemas sociais, Offe (1981) desenha três níveis ou três arenas que podem ser analisadas isoladamente ou podem estar dispostas umas sobre as outras. A primeira arena consiste nos processos políticos que sucedem na tomada de decisão no âmbito do Estado sem retratar um poder, já que é aqui que são produzidas as coligações e orçamentos, sendo

nesta primeira arena mais difícil de identificar protagonistas específicos, uma vez que essa arena é menor se comparada as demais.

A segunda arena trata sobre as forças sociais que influenciam diretamente os políticos, suas opiniões e direcionamentos dando modificações à agenda política, formando um campo de potencialidades e contingências. A terceira e última arena é aquela onde ocorrem as mudanças no contexto da sociedade, tratando-se das lutas pela redistribuição do poder social, que dão a oportunidade de mudar a realidade das políticas, entendendo assim à arena política como um espaço decisório transversada de conflitos e interesses passíveis serem analisados nas construções individuais e coletivas.

Considerando os indivíduos, o efeito de seus discursos políticos é que eles ganham ou perdem em uma arena política definida e esse jogo de ações e argumentos é o que baliza os atos. Os diferentes agentes envolvidos nesse processo são definidos por suas capacidades de reunir recursos e aliados. Como os recursos são limitados, a competição constitui-se fabricando coalizões e por um comportamento político que passa a fomentar todas as ações e direcionamento a serem incrementadas no contexto da arena inserida na sociedade (FAZITO; SCOTT; RUSSELL, 2016; VENTURA; NASSIF, 2016).

Na teia dos agentes envolvidos em uma arena política em que o Estado está inserido e a sociedade busca uma solução, espera-se, de acordo com Elliott (1997) que a iniciativa privada do ramo em que a política poderá atingir, tome uma posição anônima e fique em segundo plano na arena, em comparação com o papel do setor público e da comunidade. Porém não é essa a racionalidade que se passa para realidade.

Nesse sentido, percebe-se que a lógica para constituição das arenas políticas é de concentrar os mais diversos setores da sociedade quando consideradas uma pauta de interesse coletivo ou pessoal. A utilização do turismo como recurso para constituição de uma pauta de intervenção pública pode tomar a forma de uma arena política com o objetivo de discutirem, na diversidade dos agentes, as melhores propostas e decisões para o campo turístico instaurado com o intuito atender as lacunas sociais identificadas a partir da formulação e aplicação de políticas públicas.

### **3. METODOLOGIA**

O percurso metodológico perpassou por cinco etapas, sendo: a) levantamento bibliográfico, b) definição do lócus e universo da pesquisa, c) levantamento de dados secundários, d) articulação do instrumento de coleta de dados e e) implementação das técnicas de análise. No primeiro momento buscou-se na ferramenta ProKnow-C (ENSSLIN *et al.*, 2010) a base para busca nas bases de dados de acesso livre, obtendo-se um portfólio bibliográfico filtrado no tema desta pesquisa, além do acesso a livros, teses e dissertações. O recorte considerou as seguintes bases: *La Referencia*, SciELO, Periódicos Capes, OASISbr e *Microsoft Academic*.

Seguindo as instruções norteadoras do ProKnow-C, bem como realizando a busca em português, inglês e espanhol, chegou-se a dez artigos científicos basilares ao tema da pesquisa, além da consulta e inserção de autores que publicaram sobre o tema central em livros, teses ou dissertações. O *lócus* se refere ao TMP do Porto de Natal e o bairro histórico da Ribeira, como ilustra a figura 1.

**Figura 1:** Lócus da pesquisa – TMP e sua conexão territorial com o bairro da Ribeira.



Fonte: dados da pesquisa (2020).

O universo de pesquisa compreendeu um total de dezesseis agentes sociais mesclados nos contextos da iniciativa pública, privada, trabalhadores(as) informais e sociedade civil organizada. A coleta de dados secundários foi realizada nas atas da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN), que possui sete setores de organização institucional formada por conselhos e comitês, no lapso temporal de 2010 a 2020. Ao total foram disponibilizadas 589 atas que após a apreciação e leitura, reduziram-se para 97

documentos dos setores: Diretoria Executiva (DIREXE), Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e Conselho de Administração (CONSAD).

Devido a diversidade das classes respondentes dessa pesquisa e, considerando a necessidade da compreensão de suas individualidades, o instrumento de coleta de dados foi pensado e elaborado de acordo com a dinâmica da relação porto-cidade de cada agente social. Com efeito, essa pesquisa de cunho qualitativa utilizou-se da análise de Offe (1981, 1984a, 1984b) como técnica de análise para averiguar a concepção do lugar do turismo na arena política de construção e operacionalização do TMP potiguar.

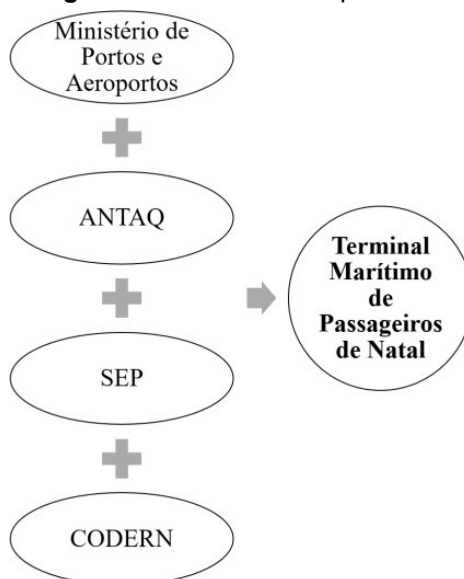
A pesquisa partiu da observação dos fenômenos (turismo e ciência política) por meio de dados que tracejaram de forma quantitativa e qualitativa a realidade social, seja na concepção de uma arena política, seja na reverberação que esta pôde causar, caracterizando um estudo transversal de informações e dados (RODRIGUES, 2007) que buscou elucidar o movimento social passado e a relação entre os fenômenos aqui abordados.

#### **4. RESULTADOS**

A partir das propostas direcionadas para uma melhor gestão no bojo da revitalização urbana e turismo no bairro da Ribeira, notou-se que iniciativas foram ou estão sendo tomadas para reviver o bairro com a finalidade de uma nova abordagem da zona. Cabe salientar que alguns espaços de cunho cultural ainda resistem no bairro da Ribeira, como teatros, casas noturnas, bares e restaurantes.

Para Offe (1981), existem três tipos ou níveis de arena política. A primeira arena refere-se ao âmbito onde acontece a tomada de decisão, ou seja, a formação política, onde encontram-se as fontes de ordenamento de poder para implementação de uma ação do Estado em parceria ou não com as demais camadas sociais. No TMP, notou-se que essa primeira arena foi composta pelas duas organizações que compõe o atual Ministério de Portos e Aeroportos, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a Secretaria Especial de Portos (SEP) e, conseqüentemente pela CODERN, como ilustra a figura 2.

**Figura 2:** Primeira arena política.



Fonte: elaboração própria com base em Offe (1981, 1984a, 1984b).

Ligados ao ministério, a ANTAQ e a SEP são braços da gestão ministerial que atuam com mais proximidade junto aos portos públicos brasileiros. Essa primeira arena política de tomada de decisão (OFFE, 1981) foi composta em um cenário anterior a realização do evento Copa de 2014. Em entrevista a esta pesquisa, um respondente declarou que teve a oportunidade de conversar junto aos demais representantes das Companhias Docas do Brasil com o então Ministro, onde foi discutida em reunião a intensão de construção dos terminais. Em abril de 2012, o CONSAD, registrou em ata que a ordem de serviço para a obra do TMP havia sido assinada.

Para Offe (1984a) nessa primeira arena é difícil identificar os reais agentes que estiveram presentes nas primeiras reflexões de uma política pública, uma vez que por esta arena estar concentrada no Estado, os agentes são fluidos em virtude das trocas de governo e distribuição dos cargos de confiança. Nesse sentido, em 2012 têm-se uma composição de agentes do alto escalão da gestão pública em contato direto com o Ministério, dando ênfase aos seus semelhantes, pois estão nivelados em altos cargos locais e nacionais.

Deu-se início a construção dos terminais no nordeste e em Natal o percentual da execução da obra do até julho de 2013 era de 50,8% e em setembro de 58,83%. Além das discussões acerca das burocracias encontradas na fase inicial da construção do TMP, a DIREXE debateu acerca da celebração do segundo termo aditivo do contrato com a

construtora, justificando o recálculo da obra com o termo aditivo encaminhado a SEP para obtenção de crédito adicional. Em entrevista, informou-se que o salto do valor da obra ocorreu, pois além da construção da infraestrutura do TMP com três pavimentos, também foi necessário construir o cais e ampliar a área de instalação.

A Secretaria de Turismo do estado do Rio Grande do Norte (SETUR RN), informou que na época, foi convidada para participar de algumas reuniões com o tema TMP. Também estiveram nestas reuniões a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo de Natal e a Secretaria de Cultura e Turismo de Natal. Ainda no mesmo ano, o então secretário de turismo do estado que também era presidente da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis do RN (ABIH RN), mostrou-se contrário a inserção de Natal na rota de cruzeiros. Segundo o portal G1 (2015), o secretário declarou:

Eu acho que é uma concorrência desleal com a rede hoteleira. Hotel paga ISS e ICMS e gera mais de 10 mil empregos em Natal. O navio não paga ISS, só ICMS sobre o combustível e não gera nenhum emprego.

Ainda na mesma reunião realizada entre CODERN e representantes do setor privado do turismo de Natal, o Presidente da Companhia reforçou a importância econômica advinda de uma escala periódica de cruzeiros ao município, afirmando que:

O Terminal de Passageiros vai impulsionar o turismo e a economia da cidade de Natal e do nosso Estado, nos possibilitando receber novos cruzeiros, além de proporcionar ao natalense, em breve, um novo espaço para o lazer das famílias, com restaurante, lojinhas e um local para festas (G1, 2015).

A Secretaria de Turismo de Natal (SETUR Natal), informou que a atuação junto a CODERN e, conseqüentemente, TMP foi fragilizada, pois ambos não possuíam projetos em comum. A SETUR Natal argumentou que quando se trata de ações de intervenções urbanas na Ribeira, a secretaria é um ator coadjuvante. As intervenções urbanas são protagonizadas por outras secretarias, e a SETUR Natal é convidada por compor apenas ações de interesse turístico. Ainda em entrevista, a instituição informou que quando havia chegada de cruzeiros, as empresas privadas de receptivo solicitavam, junto à secretaria, a organização e limpeza das ruas e definição de vagas para estacionamento para que os

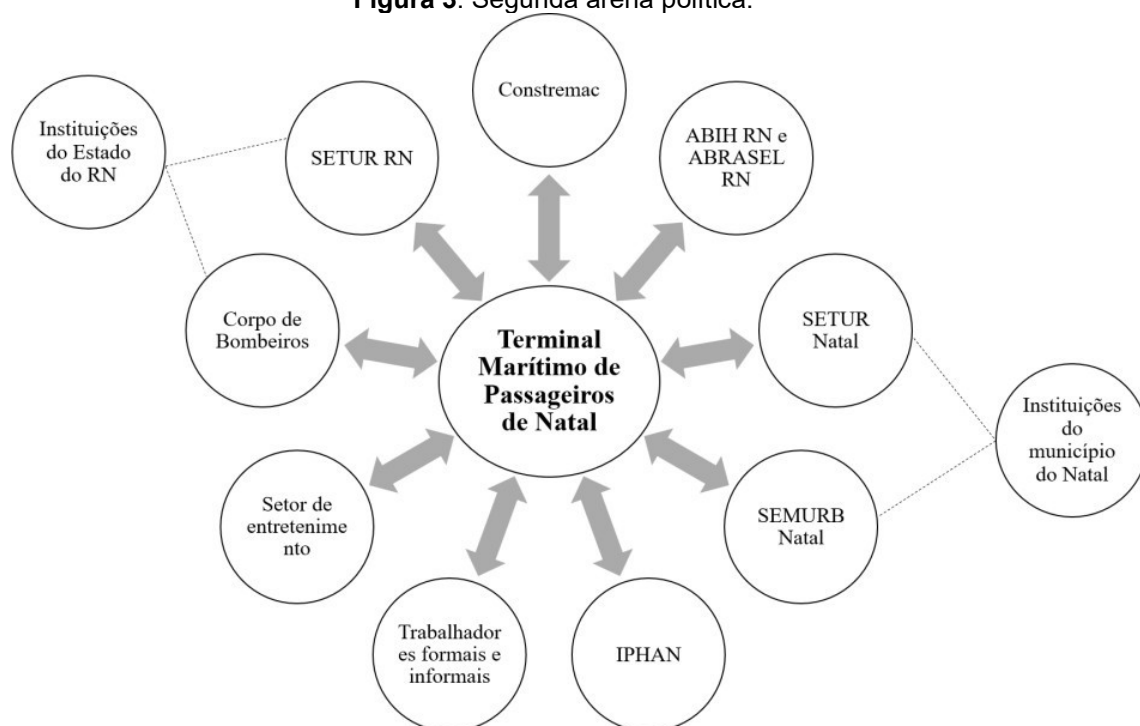
turistas desembarcassem do navio, passassem pelos trâmites legais no TMP e logo embarcassem nos ônibus.

Os conflitos ocasionados pelos diferentes interesses na gestão pública quando se trata do TMP mostraram que esses agentes possuem visões voltadas somente ao desenvolvimento econômico, uma vez que tentam impulsionar, por meio da iniciativa privada, a renda, o lucro e a produtividade por meio dos serviços ofertados pelas grandes empresas do turismo receptivo natalense. Ressalta-se que esse poder é simbólico e é exercido sem coerção violenta (física e/ou moral), pois para Hun (2019, p. 81) o poder não carece “aparecer como coerção. Ao contrário, mais poderoso, o mais estável, de todos os poderes está ali onde se produz a sensação de liberdade onde nenhuma violência é preciso.”

Nesse contexto de expansão do debate para outros agentes, Offe (1981) acentua que são sinalizadas as percepções da segunda arena que trata sobre as forças sociais que influenciam diretamente os políticos, suas opiniões e direcionamentos dando modificações à agenda política formando um campo de potencialidades e contingências. Essas forças que podem ser encaradas como os agentes sociais que compõem as instituições/organizações.

Com base nesse cenário, concebeu-se a segunda arena ilustrada na figura 3. Os agentes envolvidos na segunda arena concentraram-se em sua maioria na gestão pública. SETUR RN e Corpo de Bombeiros correspondentes ao Governo do Estado do RN; SETUR Natal e SEMURB Natal relativos à Prefeitura do Natal; Constremac, empresa licenciada para construção do TMP; ABIH RN, Associação Brasileira de Bares e Restaurantes do Rio Grande do Norte (ABRASEL RN) e empresários de entretenimento da Ribeira correlato aos interesses da iniciativa privada, o IPHAN aliado aos interesses de preservação do patrimônio histórico e, por fim, os(as) trabalhadores(as) formais e informais que atuaram nas proximidades do Porto de Natal.

**Figura 3:** Segunda arena política.



Fonte: elaboração própria com base em Offe (1981, 1984a, 1984b).

As setas de pontas duplas entre os agentes sociais e o TMP são uma referência da influência direta/indireta causada entre os componentes. Assim, para além dos conflitos que estão no âmbito da gestão pública, os empresários de entretenimento (bares e teatros) da Ribeira, relataram que não fizeram modificações em seus estabelecimentos em virtude da implantação do TMP. Primeiro, porque segundo os agentes, não houve contato por parte da gestão pública sobre os processos de revitalização, incluindo o TMP, para com os empresários; eles não notaram um aparecimento ou crescimento de turistas no entorno, tornando as conexões do TMP e empresários locais enfraquecidas.

Para a CODERN, os cruzeiros que ficaram atracados por volta de 10h a 12h em Natal, podem ter injetado até R\$ 500 mil na economia local. Ainda de acordo com a companhia, o cruzeiro que deu início a temporada de cruzeiros em 2017, portando 225 suítes luxo e 428 pessoas (passageiros e tripulantes), tenha deixado até R\$ 300 mil, tendo em vista a visita dos turistas à atrações e passeios locais, sendo a média diária de gastos o montante de US\$ 200 por passageiro. Todavia, não houve uma conexão com o centro histórico localizado nas margens da zona portuária, denotando uma extenuação da relação portocidade.



Para o IPHAN, não houve comunicação promovida por ela e pela CODERN, para articulação com o intuito desenvolver atividades atreladas ao TMP diretamente. A instituição relata que estiveram junto da CODERN no Grupo de Trabalho para Projetos Estruturantes da Ribeira e entorno, o COOPERE, criado pela Prefeitura do Natal em 2015 que teve como um dos temas para debate, os conflitos em torno do uso do largo da Rua Chile diante da demanda do estacionamento do TMP. Em contrapartida, o projeto do TMP priorizou pela permanência de parte do antigo galpão onde o terminal está localizado.

Para compreender o posicionamento da ABIH e ABRASEL foi solicitado entrevista e encaminhado e-mails com convite, além de lembrete às instituições, porém não houve retorno. O mesmo ocorreu com a Fundação Capitania das Artes (FUNCARTE) que não retornou aos contatos.

Ademais, em registro de ata da CODERN, o Corpo de Bombeiros solicitou um sensor de alarme que na ocasião não era encontrado no mercado brasileiro, bem como solicitando às plantas de toda área portuária. Os trâmites seguiram até novembro de 2017, onde foram adquiridos e instalados os sensores solicitados pelo Corpo de Bombeiros e em fevereiro de 2018 foi solicitada a vistoria para emissão da autorização. Ano que inicia com mais ênfase no aluguel do TMP para eventos.

Entre agosto e novembro de 2018 foram realizados seis eventos dos mais variados tipos, como festivais, recepção para casamento e festas temáticas. Em 2019, cinco eventos foram registrados nas atas da DIREXE da Companhia. Segundo a CODERN, a razão pela qual o TMP foi se refuncionalizando partiu-se do exemplo do TMP cearense. No Ceará, a Companhia Docas já vinha alugando o TMP para eventos, mostrando-se com um excelente desempenho. Em Natal, pensou-se na mesma proporcionalidade, bem como previa-se o retorno de investimento na construção do TMP, além da tentativa de construir uma relação mais próxima com a população local.

Para os(as) empresários(as) de entretenimento da Ribeira, o TMP não tem reflexo em seus empreendimentos. Vide falas:

Respondente Empresarial 1: Não houve nenhum investimento em nosso trabalho em função do TMP.

Respondente Empresarial 3: Nada. Até porque o terminal de passageiros nunca funcionou de fato. Parece-me que nasceu morto pois não se adequou

a certas normas ou mesmo certos cruzeiros deixaram de fazer sua rota, parando em Natal. Soube de eventos que foram promovidos, mas tudo ainda muito tímido e/ou elitizado.

Os(as) empresários(as) reforçaram que a chegada de passageiros é muito pequena e tímida e, que esses turistas não influenciaram em um fluxo de clientes. A realização de eventos do TMP configurou-se como a intervenção social que reflete as mudanças na sociedade, pois ao arrendar o espaço para outros fins, o TMP consegue trazer para o contexto natalense mais uma opção de espaço para entretenimento na tentativa de resgate da relação porto-cidade.

Na visão dos trabalhadores(as) que atuam formalmente e informalmente mais próximos ao TMP, estes afirmaram que nunca receberam convites para participarem de reuniões sobre a implementação do projeto. Eles(as) informaram que o TMP não tem colaborado com a renda mensal e conseqüentemente não receberam turistas advindos de cruzeiros que realizaram escala em Natal. Os(as) trabalhadores(as), de forma unânime, acreditam que a periodicidade de cruzeiros é péssima, como pode-se observar na fala de um dos(as) entrevistados(as) a seguir.

Respondente Trabalhador(a) 1: o movimento é fraco. A gente sabe que chegam navios, mas eles nunca passam por aqui. Meus clientes são mais o pessoal que trabalha por aqui.

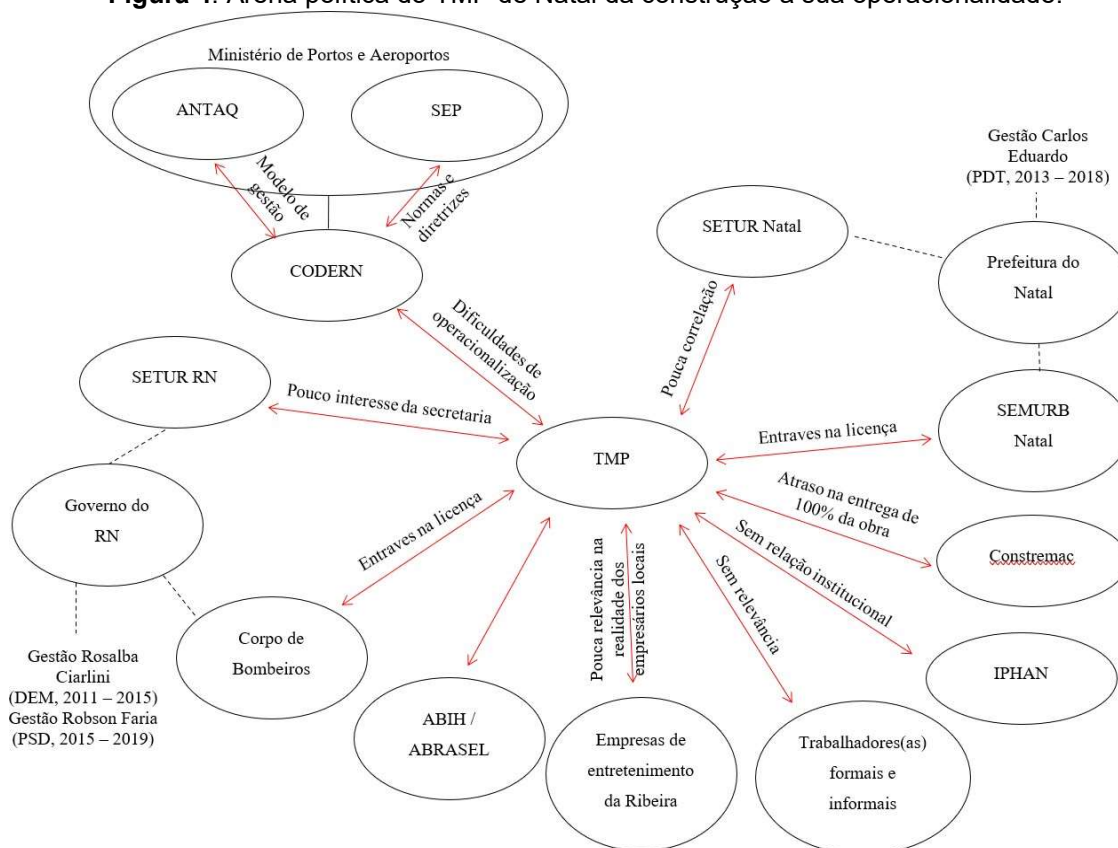
Acerca dos eventos que são realizados no TMP, os(as) trabalhadores relatam que são eventos privados e isolados do contexto social do bairro. Eles(as) relataram que a comunicação com a CODERN é ruim e que alguns deles, não atuam comercialmente nas proximidades do TMP quando acontecem os eventos privados e que tomam conhecimento dos eventos por boca a boca e cartazes. Os respondentes enfatizaram que era mais interessante quando aconteciam os eventos de rua no bairro, pois geralmente são públicos e conseguem atrair um número maior de participantes, como relata o(a) entrevistado(a) trabalhador(a) 3 que mora e trabalha na Ribeira há 28 anos.

Respondente Trabalhador(a) 3: Bom era quando acontecia os eventos aí na Rua Chile. A Ribeira tá esquecida, morta.

A segunda arena política traçada por Offe (1984), a das forças sociais que influenciam a arena, pouco ou nada teve de relevância quando transpassada pela realidade e racionalidade destes(as) trabalhadores(as). Estes indivíduos encontram-se isolados em seu contexto quando analisados à luz da arena política do TMP. Atrelado a isso, soma-se o constante processo de desvalia da Ribeira que os atinge diretamente pois, além de estarem isolados do principal equipamento turístico de via marítima do Estado do RN, eles(as) ainda precisam resistir a um bairro que está perdendo todo o seu atrativo histórico-cultural com prédios abandonados, ruas sujas e pouca iluminação.

A terceira e última arena é aquela onde ocorrem as mudanças no contexto da sociedade, dando a oportunidade de mudar a realidade das políticas, assim como da sociedade, entendendo à arena política como um espaço decisório que perpassa por conflitos e interesses que podem ser analisados no discurso dos atores. Na figura 4, podemos ilustrar como constituiu-se, por fim, essa arena a partir dos óbices da operacionalidade do TMP que partem da relação porto-cidade.

**Figura 4:** Arena política do TMP de Natal da construção a sua operacionalidade.



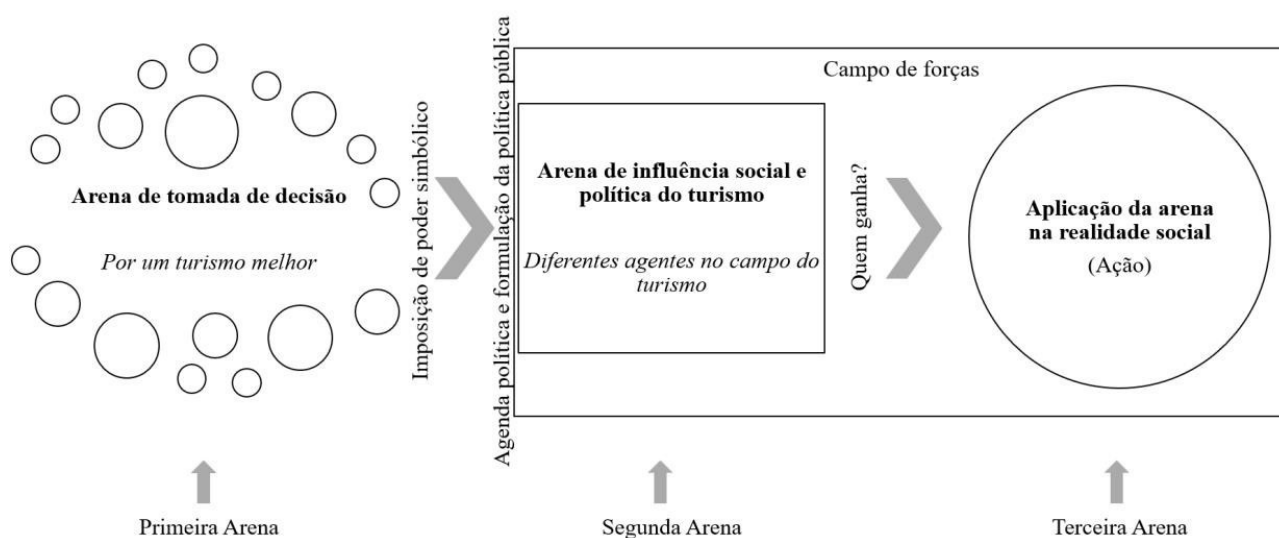
Fonte: elaboração própria com base em Offe (1981, 1984a, 1984b).

A arena política do TMP não apresentou uma constância de reuniões e manutenção próxima destes agentes, para se configurar enquanto uma ferramenta de interesse coletivo. As vozes dos agentes mais influentes como Ministério de Portos e Aeroportos, SEP, ANTAQ e CODERN são as que configuram a tomada de decisão quando perpassadas aos interesses do TMP, pois são estas, em especial, a CODERN que administra o equipamento, dando-lhe sentido ao uso para o qual foi construído.

Tomando esta conjuntura de ampla discussão acerca da concepção da arena política do TMP natalense, pode-se inferir que o TMP recebeu e recebe diversas influências externas e internas, permeadas pela lógica econômica, por isso, revelando-se um entrave de sua operacionalidade turística, bem como um objeto urbano esquecido para o aprimoramento do turismo na cidade do Natal e no Estado do RN.

O TMP em conexão com o bairro da Ribeira, tampouco promoveu uma quebra de estigma do bairro violento e obsoleto, reforçando a desconexão da relação porto-cidade que foi fortemente articulada no passado (SILVA JÚNIOR; NÓBREGA, 2023). Apesar da aplicação de políticas públicas assertivas no combate ao processo de desvalia, essas políticas não vêm induzindo um novo funcionamento e dinâmica, mas sim enfatizando o estigma de medo e violência que o bairro possui. Ademais, ao pensar arenas políticas no campo turístico, tomando como base a relação porto-cidade a partir do TMP, pode-se inferir que essa realidade pode ser utilizada como fonte para outras no Brasil.

Perante esse estudo de caso, a figura 5 ilustra, portanto, o processo de constituição e forma de análise de arenas políticas a partir do turismo. A intencionalidade desse esquema é trazer à tona uma discussão e uma abrangência para um olhar crítico sobre o que turismo toma quando direcionado, sob sua justificativa, ações públicas que repercutem na vida de diversos agentes.

**Figura 5:** Arenas políticas no campo turístico.

Fonte: elaboração própria, 2023.

Pode-se perceber que a primeira arena é composta sob a justificativa de um discurso para um melhor turismo, muitas vezes mais sustentável e responsável, que busca uma equidade no acesso e distribuição dos recursos. Junto dessa pauta existe a imposição de um poder simbólico por parte da gestão pública que, pode estar sob influência de agentes deslocados e internos do Estado. Após a composição da primeira arena composta por agentes que detém algum interesse turístico, é formulada a pauta e colocada na agenda política, por vezes sugerindo a formulação de uma política pública que busque solucionar o problema que foi levantado anteriormente a primeira arena.

Ao entrar no campo de forças, isto é, no campo onde diversos agentes começam a interferir e colocar em debate os seus interesses e necessidades a partir da existência da política pública onde o turismo é foco ou parte transversa, em sociedade, a política encontra outros interesses daqueles concretizados na primeira arena. Os diferentes agentes iniciam um processo relevante na discussão e neste momento são colocados à prova o poder e a manutenção da posição dos agentes em luta nesse jogo, coligando as arenas políticas de interesse turístico.

Os agentes se organizam com base em poder de persuasão, atraindo outros indivíduos interessados nas mesmas pautas e, em igual volume, repelindo aqueles que detém visões distorcidas da que o(s) agente(s) defende(m). Esse movimento de união em grupos

menores de debate, formam as arenas políticas que, mediante a união de forças, farão do jogo um espaço de lutas simbólicas em defesa das suas predileções.

Após a disputa e definição dos encaminhamentos, alguns agentes ganham em detrimento de outros e com isso a arena política tem sua aplicação na realidade social a partir da implementação de uma política definida por um grupo “dominante” ou vencedor. A essa implementação denominamos “ação”, uma vez a política encontrará a realidade social e a partir daí promoverá solução ou demandará ajustes, dando retorno ao processo, seja a partir da primeira ou segunda arena.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Podemos compreender que a arena política no campo turístico, tomando por *locus* o TMP natalense e o bairro da Ribeira, refletiu um cenário habitual no que diz respeito a formulação de políticas públicas em turismo no Brasil. Arenas se formam para a imposição de políticas públicas sem respaldo da realidade social, é dizer, a tomada de decisão e implantação é feita sem o conhecimento factual do problema que a política atenderá. Bem como, por vezes, a política pública é implementada para atender demandas de grupos limitados e específicos, aqueles que compõem determinados microcampos e que possuem forte influência sobre os demais.

O TMP, no contexto urbano da Ribeira e no contexto do turismo histórico-cultural de Natal, se deparou isolado e incongruente frente a severa desvalia que o bairro enfrenta. Por esse ângulo, o lugar do turismo na(s) arena(s) política(s) desenhada(s) para planejamento, execução e operacionalização do TMP é secundário em relação ao seu objetivo primordial, isto é, a implementação da obra é dotada de mais valor no campo político-turístico, pois é visual e tátil, do que a utilização da obra para operacionalização e real funcionamento de demanda de fluxo turístico para localidade trazendo os impactos que o fenômeno carrega indissociavelmente.

Salienta-se que o TMP não é responsável pelo processo de desvalia do bairro, pelo contrário, ele surge para revigorar a relação porto-cidade e proporcionar novas oportunidades econômicas locais e regionais. Cabe investigar os demais fatores que levaram o bairro da Ribeira ao processo de desvalorização.

Resultado dessa dinâmica complexa e desuniforme, se encontra em mais uma obra de cunho turístico e urbano que desencadeia o favorecimento de grupos de interesse que dominam a proposição e concretização de políticas públicas em turismo. Demandas que aparecem em virtude de grandes momentos históricos como os eventos mundiais, reforçando políticas direcionadas para suprir demandas pontuais que não dialogam com o entorno em que são aplicadas, frisando a desconexão do turismo como fenômeno heterogêneo passível de conexões múltiplas na sociedade.

Alguns entraves foram acometidos pela pesquisa, como a ausência de algumas instituições importantes para a dinâmica turística e urbana do bairro da Ribeira, perfazendo suas visões e colaborações, bem como a falta de informações complementares e acesso a dados restritos. Sugere-se que a aplicação dessa teoria seja replicada em outros cenários que possuem uma relação porto-cidade a partir do uso turístico enquanto ferramenta para revitalização de centros históricos. Em igual medida, sugere-se a aplicação do esquema de arenas políticas no campo turístico em outras realidades em que o turismo é usado enquanto mecanismo para constituição de política pública.

## REFERÊNCIAS

BARRERA-FERNÁNDEZ, D.; BUJALANCE, S. G.; SCALICI, M. (2019). Touristification in historic cities: reflections on Malaga. **Revista de Turismo Contemporâneo**, v. 7, pp. 93-115, 2019.

BIDOU-ZACHARIASEN, C. **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de 'revitalização' dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006.

BRASIL. Companhia de Docas do Rio Grande do Norte. **Memorial descritivo da arquitetura**: terminal marítimo de passageiros de Natal. SEP: Natal, 2011.

CARNEIRO, L. P.; ALMEIDA, M. H. T. Definindo a arena política local: sistemas partidários municipais na federação brasileira. **Revista de Ciências Sociais**, v. 51, n. 2, p. 403-432, 2008.

DEL RIO, V. Voltando as origens: a revitalização em áreas portuárias em centros urbanos. **Arquitextos**, v. 2, n. 15, p. 1-12, 2001.

DYE, T. R. **Understanding public policy**. 14 ed. Pearson Education: New Jersey, 2013.

EDGELL, D. *et al.* **Tourism policy and planning**: yesterday, today, and tomorrow. Elsevier: Oxford, 2008.

EDGEELL, S.; DAVID L. **Charting a course for international tourism in the nineties**: an agenda for managers and executives. US Department of Commerce, US Travel and Tourism Administration: Washington, DC, 1990.

ELLIOTT, J. **Tourism**: politics and public sector management. Routledge: London, 1997.

ENSSLIN, L. *et al.* **ProKnow-C, Knowledge Development Process Constructivist**. Processo técnico com patente de registro pendente junto ao INPI. Brasil, 2010.

ETZIONI, A. **Organizações modernas**. 4 ed. Pioneira: São Paulo, 1974.

FAZITO, M.; SCOTT, M.; RUSSELL, P. The dynamics of tourism discourses and policy in Brazil. **Annals of Tourism Research**, v. 57, p. 1-17, 2016.

FERNÁNDEZ MIRANDA, R. **Viajar perdiendo el sur**: crítica del turismo de masas en la globalización. Libros en Acción: Madrid, 2011.

G1. **Secretário de Turismo do RN é contra inclusão de Natal na rota de cruzeiros**.

Disponível em: <http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2015/05/secretario-deturismo-do-rn-e-contra-inclusao-de-natal-em-rota-de-cruzeiro.html>, Acesso em 7 jan 2023, 2015.

GONZÁLEZ, M. V. La política turística: una arena de acción autónoma. **Cuadernos de Turismo**, v. 27, p. 953-969, 2011.

HALL, M. **Politics and tourism**: interdependency and implications in understanding change. Goodfellow Publishers: Oxford, 2010.

HUN, B. **O que é poder?**. Editora Vozes: Petrópolis, RJ, 2019.

KERR, W. R. **Tourism public policy, and the strategic management of failure**.

Elsevier: Oxford, UK, 2003.

KRAFT, M. E.; SCOTT, R. F. **Public policy**: politics, analysis, and alternatives. CQ Press: Thousand Oaks, 2018.

LIMA, R. M. S. *et al.* O lugar do turismo na arena política: um estudo sobre as eleições municipais 2016 em Juiz de Fora. **Revista Eletrônica de Ciências Sociais**, v. 27, p. 287-301, 2018.

LOUREIRO, M. R.; SANTOS, F. P.; GOMIDE, A. A. (2011). Democracia, arenas decisórias e política econômica no governo Lula. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 26, n. 76, p. 63-76, 2011.

MINTZBERG, H. The organization as political arena. **Journal of Management Studies**, v. 22, n. 2, p. 133-154, 1985.



MORGAN, G. **Imagens da organização**. 2 ed. Atlas: São Paulo, 2002.

NÓBREGA, W. R. M. **Turismo e políticas públicas na Amazônia brasileira**: instâncias de governança e desenvolvimento nos municípios de Santarém e Belterra, oeste do estado do Pará. (Tese de Doutorado). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará. Belém, PA, Brasil, 2012.

OFFE, C. Algumas contradições do Estado social moderno. In C. Offe. **Trabalho e Sociedade**. (pp. 112-131). Tempo Brasileiro: Rio de Janeiro, 1981.

OFFE, C. Dominação de classe e sistema político: sobre a seletividade das instituições. In C. Offe. **Problemas estruturais do Estado capitalista** (p. 140-179). Tempo brasileiro: Rio de Janeiro, 1984a.

OFFE, C. **Problemas estruturais do Estado capitalista**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984b.

RANDOLPH, R. Arenas de formulação de políticas regionais: uma proposição metodológica. **Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional**, v. 3, p. 5-26, 2015.  
RODRIGUES, W. C. **Metodologia científica**. FAETEC/IST: Piracambi, RJ, 2007.

ROSSI, F. M.; SILVA, E. Introduction: Reshaping the Political Arena in Latin America. In E. Silva & F. M. Rossi (Eds.). **Reshaping the political arena in Latin America**. (Cap. 1, p. 3-22). Estados Unidos: University of Pittsburgh Press, 2018.

SCHENKEL, E. Turismo y política turística: un análisis teórico desde la ciencia política. **Reflexiones**, v. 98, n. 2. p. 129-140. 2019.

SCHENKEL, E.; GARCÍA, F. A. La política turística y la intervención del Estado: el caso de Argentina. **Perfiles Latinoamericanos**, v. 23, n. 46. p. 197-221, 2015.

SILVA JÚNIOR, F. X. da; NÓBREGA, W. R. M. Relação porto-cidade e a operacionalidade turística do terminal marítimode passageiros de Natal – RN. **Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo**, v. 17, p.105-128, 2023.

SILVA, G. P., FERETTI, S. F.; SETTE, E. Gentrificação e políticas de revitalização nos centros históricos do Brasil: processos que levam ao déficit habitacional. **Revista Políticas Públicas**, v. 12, n. 2, p. 83-91, 2008.

SPILLER, P.; TOMMASI, M. The Institutional Foundations of Public Polixcy: A Transactions Approach with Application to Argentina. **Journal of Law, Economics, and Organization**, v. 19, n. 2, p. 281-306, 2003.

SUSSKIND, L. Arguing, bargaining, and getting agreement. In Moran, M., Rein, M. & Goodin, R. E. (Eds). **The oxford handbook of public policy**. (Cap. 13, pp. 269-296). Oxford University Press: New York, 2006.

TAVARES, A. C. O. K. **O Porto de Natal**: sua importância para o comércio exterior do RN. (Monografia). (Especialização em Engenharia e Gestão Portuária). Florianópolis, SC, Brasil, 2013.

VENTURA, R. C. M. O.; NASSIF, M. E. Poder e compartilhamento da informação: relações e implicações na arena política organizacional. **Em questão**, v. 22, n. 2, p. 9-35, 2016.

ZHANG, H. Q.; YAN, Q. The Effects of Power, Ideology, Interest Groups, and the Government on Tourism Policy Making. A Conceptual Model. **Journal of China Tourism Research**, v. 5, p. 158-173, 2009.